

Aéroport en mutation

L'aéroport de Zurich est depuis de nombreuses années en chantier avec les projets tels que la transformation du terminal B. Il est aussi un chantier si l'on songe aux travaux relatifs au plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) destinés à établir le futur cadre d'exploitation de l'aéroport et aux négociations avec l'Allemagne concernant les approches sur l'axe nord. A cet égard, l'accord conclu avec l'Allemagne en vue d'une convention bilatérale constitue une opportunité d'achever ces derniers chantiers dans les prochaines années.

Aux termes de la convention négociée avec son partenaire d'outre-Rhin, la Suisse accorde davantage de périodes de calme à l'Allemagne, cette dernière renonçant en retour à plafonner le trafic à destination de l'aéroport de Zurich sur l'axe nord. La mise en œuvre de ce compromis est cependant conditionnée à l'approbation des parlements des deux pays et au prolongement de la piste est-ouest et des deux pistes nord-sud, ce qui suppose de surmonter un certain nombre d'obstacles, les uns de nature politique, les autres liés à l'aménagement du territoire. Si tout se passe sans encombre, le nouveau régime d'exploitation pourra être opérationnel dès 2020.

Un chantier supplémentaire s'est ouvert l'année dernière. A la suite d'un incident au cours duquel deux avions ont reçu pratiquement en même temps l'autorisation de décoller alors qu'ils partaient de deux pistes en croix, l'OFAC a ordonné une analyse en profondeur de la sécurité des procédures opérationnelles. Cette analyse a mis en évidence la complexité élevée des procédures à Zurich qui alourdissent inutilement l'exploitation et ont un impact négatif sur la sécurité. Cette complexité est surtout due à l'exploitation de pistes en croix et à l'emplacement des terminaux situés de part et d'autre de la piste est-ouest.

Les analyses réalisées ont débouché sur un plan d'action comportant des mesures à court et à long terme. Parmi les mesures qui ont pu être appliquées à brève échéance, il convient de citer le déplacement aux heures creuses, voir en dehors des heures d'ouverture de l'aéroport, des vols d'étalonnage destinés à contrôler le bon fonctionnement et la précision des aides à la navigation sur les aéroports, l'amélioration des systèmes de supervision des avions se préparant à décoller et le renforcement des effectifs à la tour de contrôle durant les périodes de fort trafic.

Les optimisations à long terme sont encore à l'étude. Elles comprennent le réaménagement de la piste est-ouest par exemple par la création de nouvelles voies de circulation. Il est question également de «démêler» encore davantage les routes aériennes et les nœuds de trafic. Les résultats de ces études seront disponibles au printemps 2013.

Chantier